Deutscher Bundestag
4. Wahlperiode

Drucksache IV/3668

Schriftlicher Bericht

des Ausschusses für gesamtdeutsche und Berliner Fragen (4. Ausschuß)

über den Antrag der Abgeordneten Wehner, Dr. Gradl, Mischnick, Hösl und Genossen

betr. **Förderung des Zonenrandgebietes**

— Drucksache IV/3016 —

über den Antrag der Fraktion der FDP

betr. **Vorlage eines Verkehrsplanes für das Gebiet entlang der Zonengrenze**

— Drucksache IV/2868 —

A. Bericht der Abgeordneten Wehner, Dr. Gradl, Mischnick, Hösl

a) Arbeitsplan des Ausschusses

1. Der Ausschuß für gesamtdeutsche und Berliner Fragen hat auch die Aufgabe, die sich aus der Teilung Deutschands ergebenden Härten und Unbilligkeiten festzustellen, auf sie hinzuweisen und zu helfen, sie zu beseitigen oder zumindest zu mildern.

So hat sich der Ausschuß in der Vergangenheit laufend über die Verhältnisse im Zonenrandgebiet orientiert. Um sich an Ort und Stelle wiederum über die Lage an der Zonengrenze (Demarkationslinie) zu informieren, beschloß er in seiner Sitzung am 22. April 1964, im Laufe dieser Legislaturperiode das gesamte Zonenrandgebiet zu besuchen. Er sah dazu drei Reisen vor, in denen der Abschnitt Lübeck bis Hof besucht werden sollte. Durch Beschluß in der Sitzung vom 5. Oktober 1964 wurde auch der Raum Hof bis Passau einbezogen.

In Ausführung dieser Beschlüsse unternahm der Ausschuß Studienreisen in die Räume

I. Lübeck, Ratzeburg, Lauenburg, Lüchow-Dannenberg, Helmstedt

II. Duderstadt, Eschwege, Bad Hersfeld, Fulda

III. Mellrichstadt, Coburg, Hof, Cham, Passau.

Die Studienreise I fand vom 25. bis 27. Mai 1964 statt. Der Bericht über diese Reise wurde in der Ausschuß-Drucksache IV/34 in der Sitzung am 5. Oktober 1964 in Berlin in Anwesenheit der Repräsentanten der Zonenrandländer, der besuchten Regierungsbezirke und Kreise, der kommunalen Spitzenorganisationen, der Industrie- und Handelskammern sowie der Handwerkskammern und der Arbeitnehmer beraten. Außerdem lag eine Denkschrift des Herrn Bundesministers für gesamtdeutsche Fragen vor, der von diesem aufgrund des Ausschußberichtes dem Bundeskabinett am 1. September 1964 vorgelegt worden war.

Vom 6. bis 9. Oktober 1964 wurde die Studienreise II durchgeführt. Der Reisebericht in der Ausschuß-Drucksache IV/37 wurde vom Ausschuß in

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

seiner Sitzung am 4. Dezember 1964 in Berlin beraten. Anwesend waren ebenfalls Repräsentanten der obengenannten Gremien.

Der Ausschuß gab in seiner Sitzung vom 5. November 1964 eine gutachtliche Äußerung zum Entwurf eines Raumordnungsgesetzes ab. Das Gesetz ist inzwischen am 8. April 1965 verkündet worden. § 2 Abs. 1 Nr. 4 lautet:

„Die Leistungskraft des Zonenrandgebietes ist bevorzugt mit dem Ziel zu stärken, daß in allen seinen Teilen Lebens- und Arbeitsbedingungen sowie eine Wirtschafts- und Sozialstruktur geschaffen werden, die denen im gesamten Bundesgebiet mindestens gleichwertig sind. Die Bildungs-, Kultur-, Verkehrs-, Versorgungs- und Verwaltungseinrichtungen sind vordringlich zu schaffen."

In seiner Sitzung am 14. Januar 1965 erörterte der Ausschuß, wiederum in Berlin, mit Vertretern der Bundesregierung eingehend die Probleme des Zonenrandgebietes und hörte dabei insbesondere Berichte von Herrn Bundesminister Dr. Seebohm, Herrn Staatssekretär Langer und Herrn Staatssekretär Kattenstroth. Zu dieser Sitzung lagen Materialien in der Ausschuß-Drucksache IV/39 vor, die insbesondere die Vorschläge der Zonenrandländer sowie die Denkschriften der überregionalen Verbände und Körperschaften enthielten.

Vom 2. bis 7. Mai 1965 unternahm der Ausschuß seine Studienreise III. Der Bericht ist in der Ausschuß-Drucksache IV/46 enthalten.

Am 15. Juni 1965 schließlich führte der Ausschuß mit den Vertretern der Bundesregierung und Vertretern der Länderregierungen eine abschließende Beratung durch. Das Ergebnis dieser Beratung wird mit diesem Schriftlichen Bericht vorgelegt.

2. Der Schriftliche Bericht an den Bundestag wird aufgrund der Anträge Drucksachen IV/3016 und IV/2868 erstattet.

Der Bundestag hat beide Anträge in seiner 161. Sitzung vom 10. Februar 1965 an den Ausschuß für gesamtdeutsche und Berliner Fragen federführend, sowie den Antrag Drucksache IV/3016 an den Haushaltsausschuß und den Antrag Drucksache IV/2868 an den Ausschuß für Verkehr, Post- und Fernmeldewesen zur Mitberatung überwiesen. Der federführende Ausschuß hat die Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse berücksichtigt.

b) Förderung des Zonenrandgebietes:

Feststellungen und Vorschläge

I. Politische und allgemeine Gesichtspunkte

1. Das Zonenrandproblem ist ein staats- und nationalpolitisches Problem. Die Förderung des Zonenrandgebietes ist eine politische Aufgabe und ein Beitrag zur Wiedervereinigung Deutschlands.

2. Die Zonengrenze hat persönliche, kulturelle und wirtschaftliche Bindungen sowie die Verwaltungsordnungen zerrissen. Sie wirkt sich auf alle Bereiche des öffentlichen und privaten Lebens aus. Hilfsmaßnahmen für das Zonenrandgebiet sind somit eine gesamtdeutsche Aufgabe; sie müssen in engem und vertrauensvollem Zusammenwirken zwischen Bund, Ländern und Gemeinden sowie den Zusammenschlüssen der Kommunen und der Wirtschaft und den Gewerkschaften durchgeführt werden.

3. Der Eiserne Vorhang trennt nicht nur die Sowjetische Besatzungszone von uns, sondern riegelt auch die Tschechoslowakei von Ostbayern ab.

4. Das Zonenrandgebiet einschließlich des ostbayerischen Grenzgebiets ist auch Randgebiet der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft.

5. Für die Bearbeitung von Zonenrandfragen sind innerhalb der Bundesregierung verschiedene Ressorts zuständig. Mit der Koordinierung aller Hilfsmaßnahmen für das Zonenrandgebiet ist durch einen Erlaß des Herrn Bundeskanzlers der Bundesminister für Wirtschaft beauftragt. Es ist darauf zu achten, daß die Hilfsmaßnahmen des Bundes sowohl untereinander als auch mit denjenigen der Länder und Gemeinden abgestimmt werden.

6. Bei der Vergabe von Förderungsmitteln sollte jeweils geprüft werden, ob und inwieweit durch eine Zusammenfassung von Mitteln eine größere Wirksamkeit erzielt werden kann.

7. Aus dem Zonenrandgebiet sollten grundsätzlich keine öffentlichen Einrichtungen abgezogen werden.

8. Für die Sicherheit der Menschen ist eine klare Markierung über den Verlauf der Zonengrenze notwendig, insbesondere auch auf den Gewässern.

9. Möglichst viele Besucher aus der Bundesrepublik und aus dem Ausland sollten die widersinnige Teilung Deutschlands an der Demarkationslinie durch eigene Anschauung kennenlernen. Für die Betreuung dieser Besucher sollten Leitstellen an der Zonengrenze eingerichtet werden.

10. Die Übernahme von Patenschaften für Orte an der Zonengrenze durch westeuropäische Gemeinden ist zu fördern. Sie dient dazu, die Auswirkungen der deutschen Teilung auch unseren Nachbarvölkern näherzubringen.

II. Kulturelle Förderung

1. Für das Zonenrandgebiet muß angestrebt werden, daß es sich über den Bundesdurchschnitt erhebt.

Eine Stärkung der Wirtschaftskraft wird sich auch günstig auf die kulturelle Entwicklung auswirken. Darüber hinaus sind besondere und zusätzliche kulturelle Maßnahmen unabhängig von der wirtschaftlichen Förderung des Zonenrandgebietes notwendig.

2. Die kulturelle Förderung erfolgt vom Bund her im Rahmen der Mittel des Bundesministeriums für gesamtdeutsche Fragen. Die vier Zonenrandländer haben sich 1953 zu einem kulturellen Arbeitskreis

zusammengeschlossen, in welchem die Förderungsmaßnahmen zwischen Bund und Ländern koordiniert werden.

Die Förderungsmaßnahmen des Bundes sind im Einzelplan 27 (Geschäftsbereich des Bundesministers für gesamtdeutsche Fragen) im Kapitel 27 02 Titel 602 („Kulturelle Maßnahmen in Grenzgebieten und im Zonenrandgebiet") enthalten. Sie betrugen im Haushaltsjahr 1964 im Titel 602 a) (Zuschüsse zur Förderung von Schulbauten) 12 Mio DM und im Titel 602 b) (Förderung von kulturellen Maßnahmen gesamtdeutschen Charakters im Zonenrandgebiet) 4 Mio DM.

Auf Vorschlag des Ausschusses mit Schreiben vom 5. Oktober 1964 hat der Haushaltsausschuß des Bundestages den Titel 602 a) von 12 Mio DM auf 14 Mio DM und den Titel 602 b) von 4 Mio DM auf 7 Mio DM erhöht.

Das kulturelle Förderungsprogramm ist insgesamt eine Gemeinschaftsleistung von Bund, Ländern und Gemeinden. Seine Fortführung stellt eine staatspolitische Notwendigkeit dar. Eine künftige Erhöhung der Bundesmittel erscheint dem Ausschuß notwendig.

3. Es sollten Schwerpunkte für das Förderungsprogramm gebildet und eine zu kleine Stückelung der Förderungsbeträge vermieden werden.

Eine solche Forderung ist dem Ausschuß bei Studienreisen wiederholt vorgetragen worden. Der Bundesminister für gesamtdeutsche Fragen hat daraufhin von Beginn des Rechnungsjahres 1965 ab für eine Reihe von Maßnahmen Gruppenmindestbeträge für die Bundeszuschüsse festgelegt. Sie betragen im einzelnen:

(1)	Erwachsenenbildung	5 000 DM
(2)	Büchereiwesen	5 000 DM
(3)	Theater und Festspiele	25 000 DM
(4)	Musikpflege	10 000 DM
(5)	Tagungsstätten	25 000 DM
(6)	Heimat- und Volkstumspflege	3 000 DM
(7)	Denkmalspflege	25 000 DM
(8)	Kirchliche Einrichtungen	10 000 DM
(9)	Einrichtung von Mittel- und Höheren Schulen sowie Bau und Einrichtung von Schülerheimen	25 000 DM

Der Ausschuß hat dem Bundesminister für gesamtdeutsche Fragen empfohlen, die für die geltenden Zuschüsse des Bundes maßgeblichen Vergaberichtlinien mit einem Geltungszeitraum von wenigstens 2 Jahren herauszugeben und bei eventuellen Änderungen eine angemessene Übergangsfrist festzusetzen. Die Festlegung von Mindestbeträgen sollte im Einvernehmen mit den Ländern geschehen. Die Volksschulen sollten in die Förderung wieder einbezogen werden.

4. Ein Programm „Kulturelle zentrale Orte" für den Zonenrand sollte geschaffen werden. Das Bundesministerium für gesamtdeutsche Fragen ist grundsätzlich bereit, dieser Anregung des Ausschusses zu folgen.

5. Der Bau von Schulen ist bevorzugt zu fördern.

Die Hilfsmaßnahmen des Bundes für den Schulbau [Titel 302 a) bzw. 602 a)] stellen sich bisher wie folgt dar:

Rechnungsjahr	DM
1951	550 000,—
1952	1 000 000,—
1953	1 182 055,28
1954	1 499 000,—
1955	3 880 000,—
1956	5 632 000,—
1957	5 906 200,—
1958	6 721 500,—
1959	7 422 750,—
1960	7 067 000,—
1961	9 477 050,—
1962	8 862 826,—
1963	9 180 000,—
1964	9 070 000,—

Diese Beträge dienen zur Bestreitung der durch Eigenmittel und Zuschüsse der Zonenrandländer nicht gedeckten Baukosten. Sie werden grundsätzlich als Spitzenfinanzierung gewährt und daher erst dann ausgezahlt, wenn Eigenmittel und Landeszuschüsse in angemessenem Umfange verbraucht sind. Dieses Verfahren setzt eine enge Zusammenarbeit der am Schulbau beteiligten Stellen voraus. Es wird dafür Sorge getragen, daß die Bundesmittel für den Schulbau als eine zusätzliche Hilfe verwendet werden und nicht an die Stelle sonst etwa gewährter Zuwendungen Dritter treten.

Zur Förderung kultureller Maßnahmen gesamtdeutschen Charakters wurden aus Bundesmitteln [Titel 302 b) bzw. 602 b)] an Zuschüssen bezahlt:

1955	2 000 000 DM
1956	3 000 000 DM
1957	2 820 000 DM
1958	3 000 000 DM
1959	4 000 000 DM
1960	3 000 000 DM
1961	4 000 000 DM
1962	4 000 000 DM
1963	4 000 000 DM
1964	4 000 000 DM

Maßstab für die Aufteilung dieser Mittel war entsprechend einer Übereinkunft der vier Zonenrandländer deren Anteil an der Gesamtlänge der Demarkationslinie. Den Mittelzuweisungen lagen Vorschlagslisten der Kultusminister der Zonenrandländer zu Grunde, in denen die geplanten Einzelvorhaben nach gegenüber den Vorjahren unverändert gebliebenen Sparten zusammengefaßt waren.

Die Verteilung wurde bisher so vorgenommen, daß

Bayern	40 %
Niedersachsen	30 %
Hessen	15 %
Schleswig-Holstein	15 %

erhielten.

Ein neuer Verteilerschlüssel wird erwogen.

6. Für Schüler aus dem Zonenrandgebiet, die weiterführende Schulen besuchen, sollten die dadurch entstehenden Fahrtkosten übernommen werden. Für eine solche Maßnahme ist jedoch nicht der Bund, sondern sind die Länder zuständig.

7. Musik- und Theaterpflege ist für das Zonenrandgebiet wichtig. Auf diesem Gebiet unterstützt der Bund die Anstrengungen der Länder durch Beihilfen. Eine Verstärkung dieser Beihilfen ist erforderlich.

8. Die Bundesbehörden sollten prüfen, ob an der Zonengrenze Bundeseinrichtungen wissenschaftlicher Art zusätzlich eingerichtet werden können.

Der Ausschuß hat in diesem Zusammenhang auch zu der Frage Stellung genommen, ob wissenschaftliche Einrichtungen von der Zonengrenze verlegt werden könnten; er hat das entschieden abgelehnt.

III. Wirtschaft, Finanzen und Landwirtschaft

1. Voraussetzung für eine gedeihliche Entwicklung im Zonenrandgebiet ist, daß der Bevölkerung ein ausreichendes Einkommen und sichere Arbeitsplätze geboten werden. Diesem Ziel dient sowohl die unmittelbare als auch die mittelbare Wirtschaftsförderung, wie sie im Regionalen Förderungsprogramm geübt wird.

a) Die unmittelbare Wirtschaftsförderung

Hier sind vor allem die Investitionskredite für die gewerblichen Unternehmen sowie die Hilfen für die Landwirtschaft, ferner die Zinszuschüsse und die Frachthilfen zu nennen. Neben diesen unmittelbar aus dem Regionalen Förderungsprogramm finanzierten Hilfen kommt den Sonderabschreibungen, die der Bundesminister der Finanzen seit dem Jahre 1953 im Zonenrandgebiet gewährt, besondere Bedeutung zu. Durch diese Sonderabschreibungen wird den Unternehmen ermöglicht, Modernisierungen und Rationalisierungen vorzunehmen.

b) Die mittelbare Wirtschaftsförderung

Hier sind insbesondere die Zuwendungen an die Gemeinden von Bedeutung, mit denen diese in die Lage versetzt werden, Straßen zu bauen, die Wasserversorgung sicherzustellen, die Abwasserbeseitigung zu verbessern und die sonstigen Voraussetzungen, auf die die Wirtschaft im Bereich der Infrastruktur angewiesen ist, zu schaffen. Hinzu kommt die Förderung der Berufsausbildung, die gerade im Zeichen des angespannten Arbeitsmarktes in jüngster Zeit an Bedeutung gewonnen hat.

Der Ausschuß hat sich bei seinen Beratungen von der Bundesregierung darüber informieren lassen, welche Bundesmittel im Rahmen des Regionalen Förderungsprogrammes zur wirtschaftlichen Förderung des Zonenrandgebietes gegeben werden. Nach seiner Sitzung am 5. Oktober 1964 in Berlin hat der Ausschuß für gesamtdeutsche und Berliner Fragen dem Haushaltsausschuß vorgeschlagen, die Haushaltsansätze für das Regionale Förderungsprogramm bei Kapitel 60 02 Titel 571 zu erhöhen. Die Bundesregierung hat durch Bereitstellung weiterer 30 Mio DM im Regionalen Förderungsprogramm ermöglicht, daß dem Zonenrandgebiet 30 Mio DM zusätzlich in Form von Zuschüssen zugeführt werden konnten. Eine weitere Aufstockungsmöglichkeit ergab sich durch das zusätzliche Aufkommen aus Rückflüssen. Insgesamt kann festgestellt werden, daß im Jahre 1965 dem Zonenrandgebiet innerhalb des Regionalen Förderungsprogrammes 120 Mio DM zur Verfügung stehen (gegenüber rund 80 Mio DM in früheren Jahren).

Verschiedentlich wurde angeregt, die Zonenrandförderung aus dem Regionalen Förderungsprogramm auszugliedern. Diese Anregung wurde mit der besonderen Situation im Zonenrandgebiet begründet. Die Bundesregierung hat in Übereinstimmung mit den Ländern dazu bemerkt, daß die Eingliederung der Zonenrandförderung in das Regionale Förderungsprogramm einer Sonderbehandlung dieses Gebietes durchaus nicht im Wege steht. Sie hat darüber hinaus darauf hingewiesen, daß die Bereitstellung von 30 Mio DM Zuschüssen für die Zonenrandgebiete (s. u. Bereitstellung weiterer ERP-Mittel) nur möglich war, weil das Zonenrandgebiet mit dem Regionalen Förderungsprogramm eine Einheit bildet.

Die Mittel des Regionalen Förderungsprogrammes werden von dem unter Federführung des Bundesministers für Wirtschaft stehenden Interministeriellen Ausschuß für regionale Wirtschaftspolitik verwaltet. Dieser Ausschuß hat die Abwicklung des Programmes im Laufe der letzten Jahre in vieler Hinsicht den Landesregierungen übertragen, weil nach seiner Auffassung auf diese Weise am besten sichergestellt ist, daß die Maßnahmen von Bund und Land sich in einer Hand zu einem organischen Ganzen verbinden. Allerdings hat sich der Interministerielle Ausschuß die Prüfung der Verwendungen, wie sie von den Ländern beantragt werden, vorbehalten. Die Maßstäbe für diese Prüfung sind in den sogenannten Richtlinien für das Regionale Förderungsprogramm festgesetzt, die von Jahr zu Jahr den Gegebenheiten entsprechend neu festgelegt werden.

2. Der Bundesschatzminister hat die zur Ergänzung des Regionalen Förderungsprogrammes aus dem ERP-Sondervermögen vorgesehenen ERP-Kredite für das Rechnungsjahr 1965 wie folgt erhöht:

a) Finanzierung von Investitionen zum Auf- und Ausbau und zur Rationalisierung von Betrieben . .	80 Mio DM
b) Investitionen auf dem Gebiet der Wasserwirtschaft	10 Mio DM
c) Modernisierung von Altbauwohnungen	10 Mio DM
	100 Mio DM

Damit dieses Programm, das gegenüber den Vorjahren um rund 40 Mio DM erhöht worden ist, kontinuierlich fortgeführt werden kann, enthält der Wirtschaftsplan für 1965 eine Bindungsermächtigung von je 100 Mio DM für die Jahre 1966 und 1967.

Auf Veranlassung des Bundesschatzministers haben sich die Kreditinstitute (Kreditanstalt für Wiederaufbau und Lastenausgleichsbank) bereit erklärt, die ERP-Kredite für 1965 um 70 Mio DM aufzustokken. Durch Mischung des Aufstockungsbetrages mit den ERP-Krediten werden auch die Bankkredite zu einem Zinssatz von 5 % gewährt. Eine weitere Ermäßigung dieser Konditionen wird immer wieder gefordert.

Aus den Berichten der Bankinstitute über die Abwicklung des ERP-Kreditprogramms ist zu ersehen, daß die Kreditanträge erheblich zugenommen haben, so daß bereits in den ersten vier Monaten dieses Jahres rund 90 Mio DM an Krediten zugesagt worden sind.

Als Ergänzung zu dem ERP-Kreditprogramm ist der Bundesschatzminister ermächtigt worden, Bürgschaften bis zur Höhe von 600 Mio DM für die Durchführung von Vorhaben aller Art (gewerbliche, soziale, kulturelle Vorhaben) zu übernehmen. Gegenwärtig werden in Zusammenarbeit mit den Ländern die Richtlinien für das Bürgschaftsprogramm erörtert. Es wird geprüft, ob auch Bürgschaften für Betriebsmittelkredite zu übernehmen sind. Deshalb soll der Bundesschatzminister ermächtigt werden, gewisse Erleichterungen bei Übernahme der Bürgschaften anzuwenden, so daß der Förderungszweck durch derart erleichterte Bedingungen erreicht werden kann.

Der Ausschuß hat zur Kenntnis genommen, daß durch eine zusätzliche Bereitstellung von 30 Mio DM aus dem ERP-Sondervermögen aus dem Jahre 1964 die Möglichkeit bestanden hat, Mittel des Regionalen Förderungsprogrammes für Zuschußgewährungen frei zu bekommen. Diese Maßnahme hat sich sehr bewährt.

Der Ausschuß ersucht die Bundesregierung, für das Jahr 1966 eine ähnliche Regelung zu treffen.

3. Das Zonenrandgebiet leidet in wesentlichen Teilen unter Bevölkerungsabwanderung. Ihr muß Einhalt geboten werden sowohl durch die Schaffung guter und sicherer Arbeitsplätze als auch durch attraktive Lebensbegingungen für die arbeitende Bevölkerung.

Die in der Bundesrepublik insgesamt bestehenden Schwierigkeiten auf dem Arbeitsmarkt wirken sich im Zonenrandraum besonders nachteilig auf die Wettbewerbslage der Betriebe aus.

Die Ansiedlung von Industrie ist durch steuerliche Hilfen und sonstige Maßnahmen verstärkt zu fördern. Die bedeutenden Industrieunternehmen in der Bundesrepublik sind zur Errichtung von Zweigstellen im Zonenrandgebiet zu bewegen.

Die Wettbewerbsfähigkeit der bestehenden Unternehmen im Zonenrandgebiet ist durch Investitionsförderungsmaßnahmen zu stärken. Sie sind in den Stand zu setzen, ihre Betriebe zu erweitern, zu modernisieren und zu rationalisieren. Die Prosperitätsklausel ist großzügiger zu fassen und anzuwenden.

In den Gebieten, in denen die Landwirtschaft mit Sicherheit im Laufe der nächsten Jahre Arbeitskräfte freisetzen wird, ist auf die Berufsausbildung und Berufsumschulung besonderer Wert zu legen.

4. Bei der Vergabe öffentlicher Aufträge ist das Zonenrandgebiet bevorzugt zu behandeln. Insbesondere wird angeregt, die sogenannte Geringfügigkeitsskala (diese gibt an, um wieviel die bevorzugten Bewerber über dem wirtschaftlichsten Angebot liegen dürfen, wenn sie noch zum Zuge kommen wollen) zugunsten des Zonenrandgebietes zu verbessern. Außerdem wird das Eintrittsrecht in das günstigste Angebot für die Zonenrandwirtschaft vorgeschlagen. Die Bundesregierung hat eine Verbesserung der Geringfügigkeitsskala in Aussicht gestellt. Über das Eintrittsrecht laufen noch Besprechungen.

5. Die Frachthilfe ist unzureichend. Vor allem werden Bedenken gegen die jetzt gültigen engen Kriterien der Auswahl der zu begünstigenden Betriebe angemeldet. Zur Zeit erhalten nur die Betriebe Frachthilfe, die vor der Abtrennung der Sowjetischen Besatzungszone einen großen Anteil ihrer Erzeugnisse in das Gebiet der heutigen Zone geliefert oder ihre Rohstoffe und Materialien von dort bezogen haben. Die Anregungen gehen dahin, Frachthilfe allen Betrieben zu gewähren, die infolge ihrer peripheren Lage durch hohe Frachtkosten belastet sind.

Die Bundesregierung ist zunächst einmal bereit, in Fällen, in denen es sich um Betriebe in unmittelbarer Nähe der Demarkationslinie handelt, die Frachthilfe auch dann zu gewähren, wenn die bisherigen Kriterien nicht exakt erfüllt sind.

6. Für die allgemeine Belebung des Zonenrandgebietes ist der Fremdenverkehr besonders wichtig. Er muß daher systematisch und stärker als bisher gefördert werden.

7. Für die Landwirtschaft im Zonenrandgebiet sind über die normalen Maßnahmen hinaus Strukturverbesserungen und Flurbereinigungen erforderlich.

Die Richtlinien für die Gewährung von Betriebsbeihilfen an grenzdurchschnittene landwirtschaftliche Betriebe sind zu überprüfen und großzügiger zu gestalten.

8. Zur Zeit liegt nur ein geringer Teil der im Bundesprogramm für Bundesausbauorte (Zentrale Orte) geförderten kleinen und Mittelstädte im Zonenrandgebiet. Die Bundesregierung sollte bei einer zukünftigen Benennung neuer Zentraler Orte den Anteil des Zonenrandgebietes an diesem Programm vergrößern.

9. Das Zonenrandgebiet wird Randgebiet der EWG. Die Bundesregierung sollte schon jetzt Sondermaßnahmen und eine echte Regionalpolitik im Rahmen der Römischen Verträge einleiten. Auf Artikel 92 des EWG-Vertrages ist besonders hinzuweisen.

Darüber hinaus sollte angestrebt werden, daß die Handelsbeziehungen zu den Staaten außerhalb der EWG (insbesondere zu den skandinavischen Ländern) möglichst intensiv gestaltet werden, weil gerade diese Länder für die Wirtschaft des Zonenrandgebietes (siehe Lübeck) von besonderer Bedeutung sind.

IV. Kommunale Infrastruktur und Wohnungsbau

1. Die Lasten für die Verbesserung der kommunalen Infrastruktur (Trinkwasserversorgung, Abwasserbeseitigung und Kanalisation) sind für die Kommunen im Zonenrandgebiet infolge ihrer geringen Steueraufkommen zu schwer. Hier sollten größere Beihilfen gewährt werden. Da die Lösung dieses Problems in dem Rahmen der jetzt zur Verfügung stehenden Mittel des Regionalen Förderungsprogramms nicht zu erreichen ist, müssen neue Wege eröffnet werden.

Bei der Gewährung von Beihilfen sollten die nahe der Zonengrenze gelegenen Gemeinden bevorzugt berücksichtigt werden.

2. Der Wohnungsbau im Zonenrandgebiet ist verstärkt zu fördern. Der Bundesminister für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung hat aus diesem Grunde die jährlichen Beträge von rund 7 Mio DM aus Rückflußmitteln für den sozialen Wohnungsbau den Ländern zur Verstärkung des Facharbeiterwohnungsbaues im Zonenrandgebiet verdoppelt. Für den Haushalt 1966 ist zu überlegen, ob die Aufstockung der Mittel nicht aus allgemeinen Deckungsmitteln vorgenommen und erhöht werden kann.

Die Mittel sollten insbesondere zusätzlichen Wohnraum für kinderreiche Familien schaffen. Sie sollten außerdem bei finanzschwachen Betrieben eingesetzt werden, die Arbeitgeberdarlehen infolge ihrer schlechteren Ertragslage und Wettbewerbsposition nicht in gleichem Maße wie ihre Mitbewerber in günstiger gelegenen Gebieten gewähren können.

3. Die Errichtung von Sportanlagen und von Jugendheimen im Zonenrandgebiet ist vordringlich.

4. Der Bau von Altersheimen ist zu fördern.

V. Verkehr, Post- und Fernmeldewesen

1. Eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Zonenrandgebiet ist infolge der Randlage dieses Raumes vordringlich.

Der Bundesminister für Verkehr hat dem Ausschuß einen Gesamtverkehrsplan für das Zonenrandgebiet vorgelegt, der diesem Schriftlichen Bericht als Anlage beigefügt ist. Er hat für die Förderung des Verkehrs folgende Richtlinien mitgeteilt:

> Das Netz der Straßen, Eisenbahnen und Wasserstraßen im Zonenrandgebiet ist als eine Einheit zu behandeln und zu fördern;
>
> Planung und Ausbau im Bereich der Straßen zwischen Bund, Ländern und Gemeinden sind wirksam zu koordinieren;
>
> eine enge und organische Verbindung des Zonenrandgebietes mit dem übrigen Bundesgebiet, insbesondere den bedeutenden Wirtschaftszentren und den großen deutschen Seehäfen, ist sicherzustellen;
>
> das Verkehrsnetz des Zonenrandgebietes ist im Hinblick auf die Wiedervereinigung Deutschlands auch auf die Verkehrsverhältnisse jenseits der Zonengrenze abzustimmen.

Der Ausschuß nimmt diesen Plan mit Befriedigung zur Kenntnis. Er bittet den Bundesminister für Verkehr, mit den Ländern in Verbindung zu treten, um darüber hinaus eine noch weitergehende Planung zu erarbeiten.

2. Die Rationalisierungsmaßnahmen der Deutschen Bundesbahn müssen im Zonenrandgebiet an ihren politischen Auswirkungen gemessen werden.

Der Ausschuß ist mit dieser Frage bei allen seinen Reisen konfrontiert worden. Er hat sofort nach seiner ersten Studienreise darauf hingewiesen, daß hier andere Maßstäbe angewendet werden müssen, als dies im übrigen Bundesgebiet der Fall sein kann.

Der Bundesminister für Verkehr hat dem Ausschuß mitgeteilt, daß das Bundeskabinett am 16. Dezember 1964 beschlossen hat, die Organe der Deutschen Bundesbahn u. a. aufzufordern, die zur Durchführung der globalen Stillegung von Strecken und Annahmestellen anzuwendenden Maßnahmen sofort einzustellen. Stillegungsmaßnahmen sollten auch als Einzelmaßnahme im Zonenrandgebiet nicht in Frage kommen. Weiter hat der Bundesminister für Verkehr darauf hingewiesen, daß man bemüht sei, für das Zonenrandgebiet eine optimale Verkehrsbedienung zu erreichen und sicherzustellen. An bestimmten Verbindungen könne nach Ansicht der Bundesregierung aber ein Omnibuslinienverkehr eine bessere Erschließung bringen, als sie durch den Schienenverkehr möglich sei.

3. Die Wasserstraßen im Zonenrandgebiet sind für den Verkehr innerhalb dieses Raumes nicht unwichtig. Ihre Aufgabe liegt vor allem in der Verbindung mit dem übrigen Bundesgebiet für den Massengutverkehr, hauptsächlich in der preisgünstigen Anfuhr von Brennstoffen und Rohmaterial.

Der Ausschuß hat sich für den Ausbau eines Schutz- und Sicherheitshafens an der Elbe in Schnackenburg eingesetzt. Die Bundesregierung hat beschlossen, den Bau dieses Hafens mit einem Kostenaufwand von 1,7 Mio DM durchzuführen, so daß der Hafen 1966 fertiggestellt ist.

4. Die seit den Absperrungsmaßnahmen der Sowjetischen Besatzungszone erforderlich gewordenen Kontrollen der Grenzschutzorgane der Bundesrepublik und der alliierten Schutzmächte verursachen erhebliche Schäden an Straßen und Wegen. Bei dem Ausschuß ist während seiner Reisen Klage geführt worden, daß diese Schäden nur ungenügend und nach langwierigen Verfahren ersetzt werden. Nach

Ansicht des Ausschusses ist eine Vereinfachung des Verfahrens und eine stärkere wirtschaftliche Entlastung der betroffenen Straßenbaulastträger erforderlich.

5. Der Empfang von Rundfunk- und Fernsehsendungen ist im Zonenrandgebiet noch ungenügend. Auch aus politischen Gründen muß hier beschleunigt Abhilfe geschaffen werden.

6. Das gesamte Gebiet sollte bevorzugt an den Fernsprechselbstwählverkehr angeschlossen werden.

Bonn, den 25. Juni 1965

Wehner **Dr. Gradl** **Mischnick** **Hösl**

Berichterstatter

B. Antrag des Ausschusses

Der Bundestag wolle beschließen,

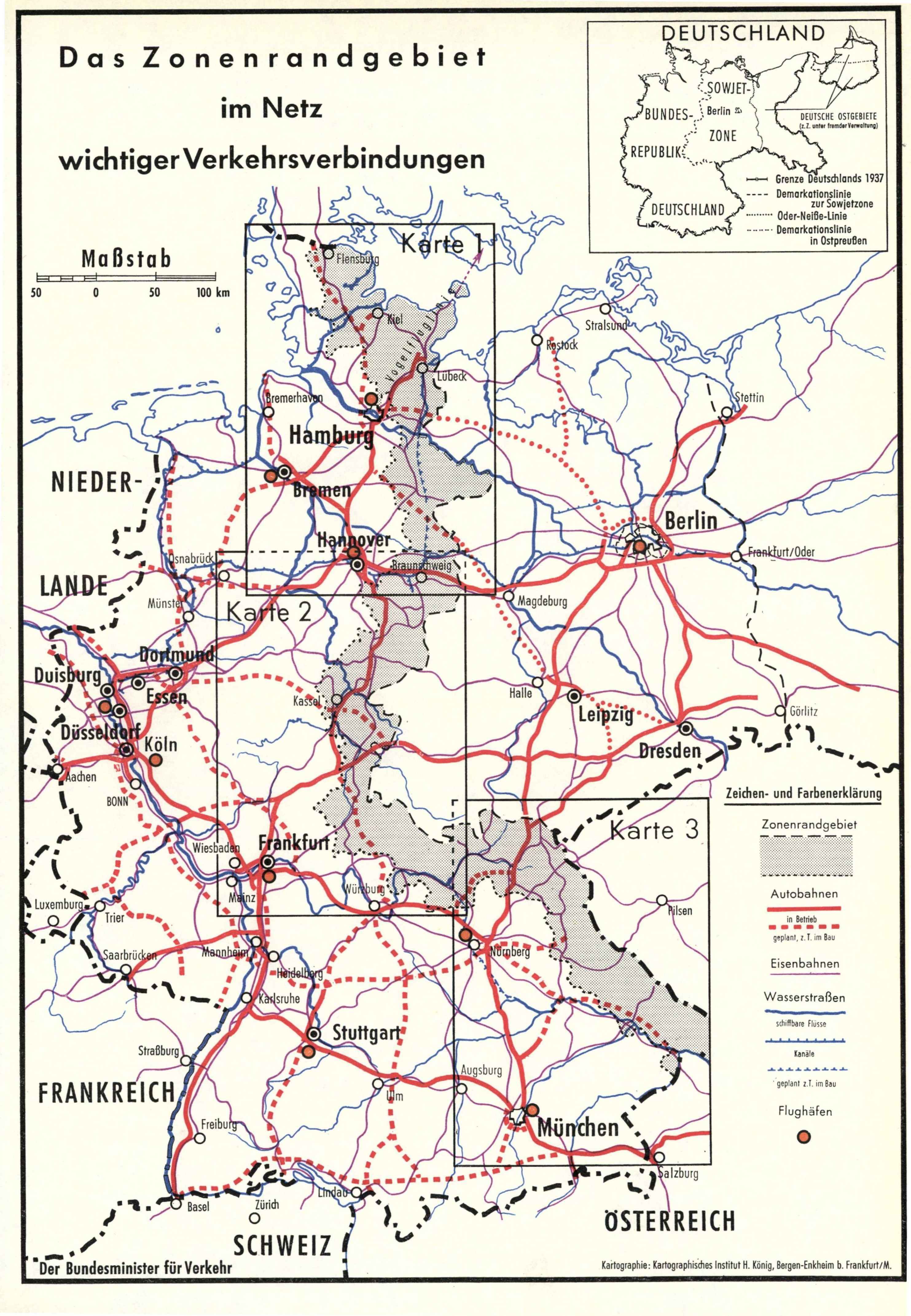
1. den Antrag — Drucksache IV/3016 — unverändert anzunehmen,

2. die Bundesregierung zu ersuchen, mit den Ländern in Verbindung zu treten, um über den vom Bundesminister für Verkehr vorgelegten Verkehrsplan hinaus eine noch weitergehende Planung zu erarbeiten.

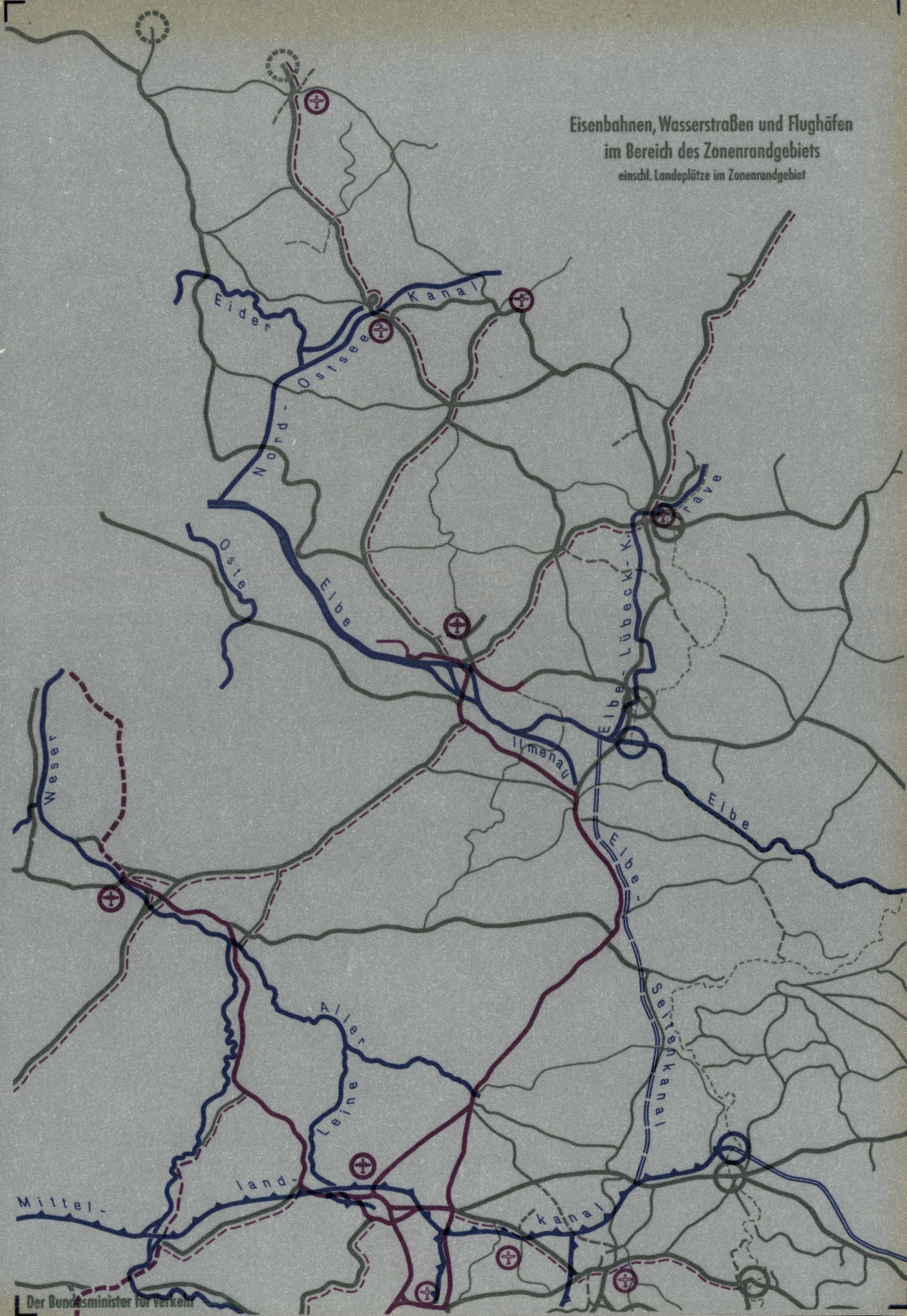
Bonn, den 25. Juni 1965

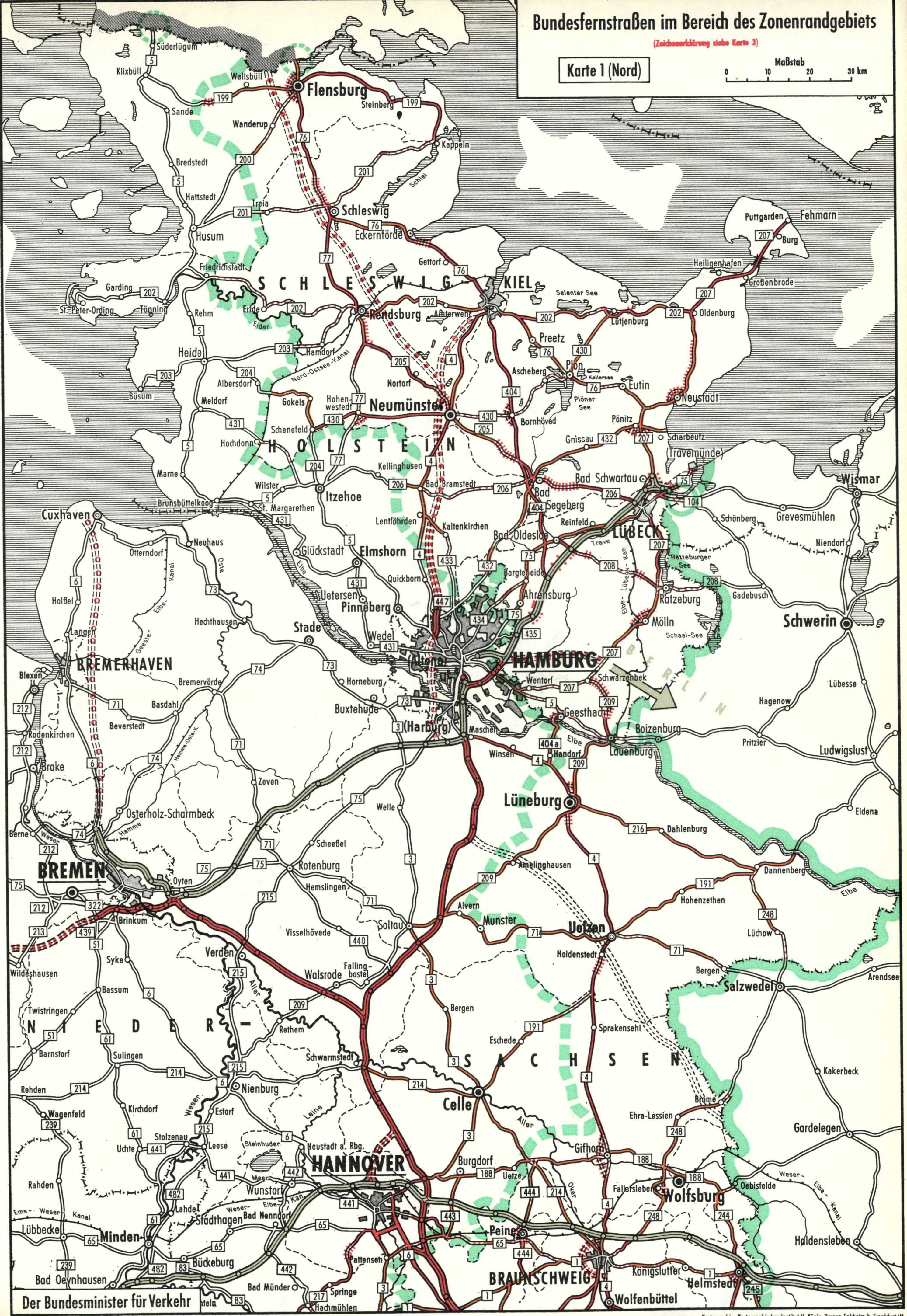
Der Ausschuß für gesamtdeutsche und Berliner Fragen

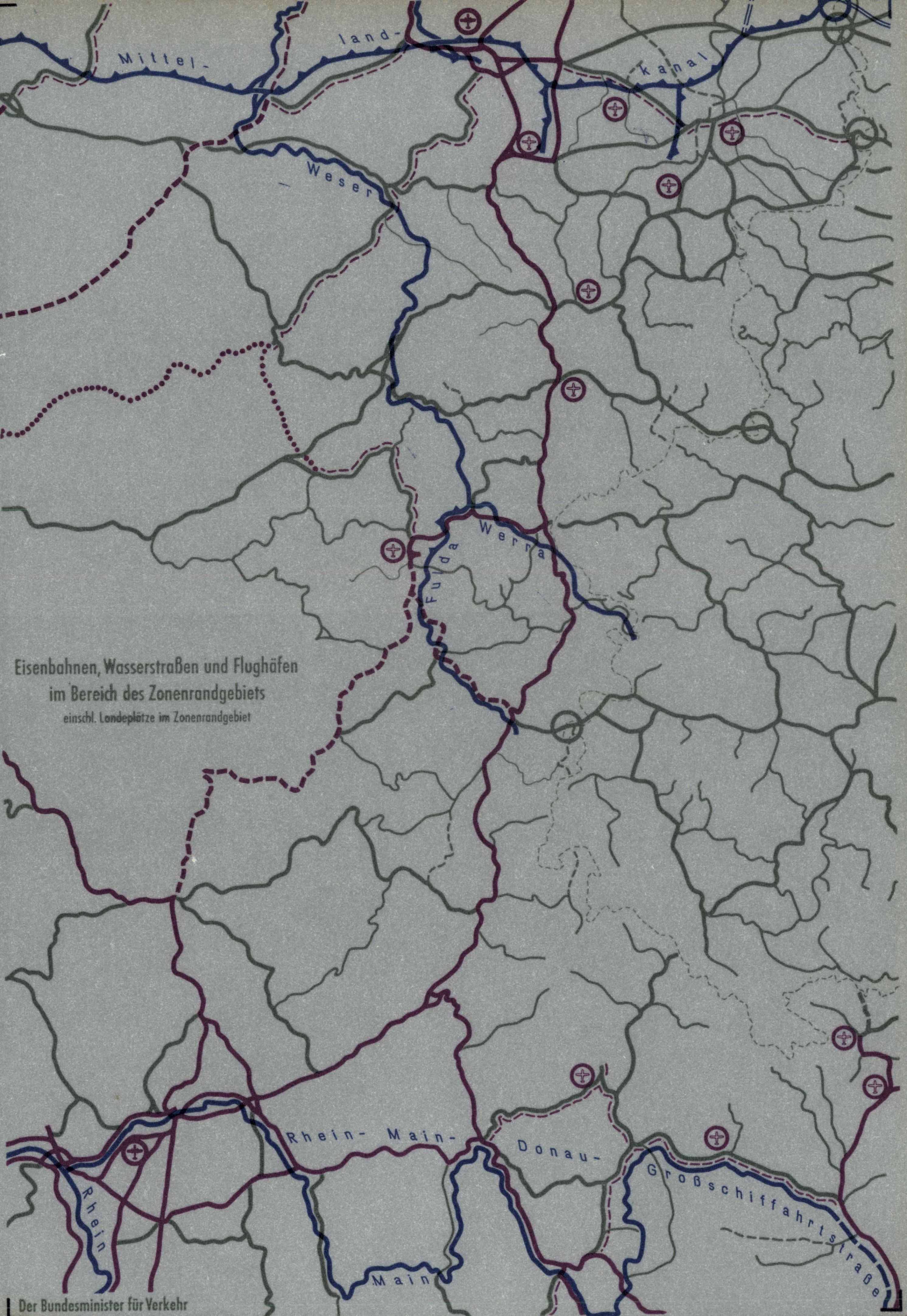
Wehner	**Wehner**	**Dr. Gradl**
	Mischnick	**Hösl**
Vorsitzender	Berichterstatter	

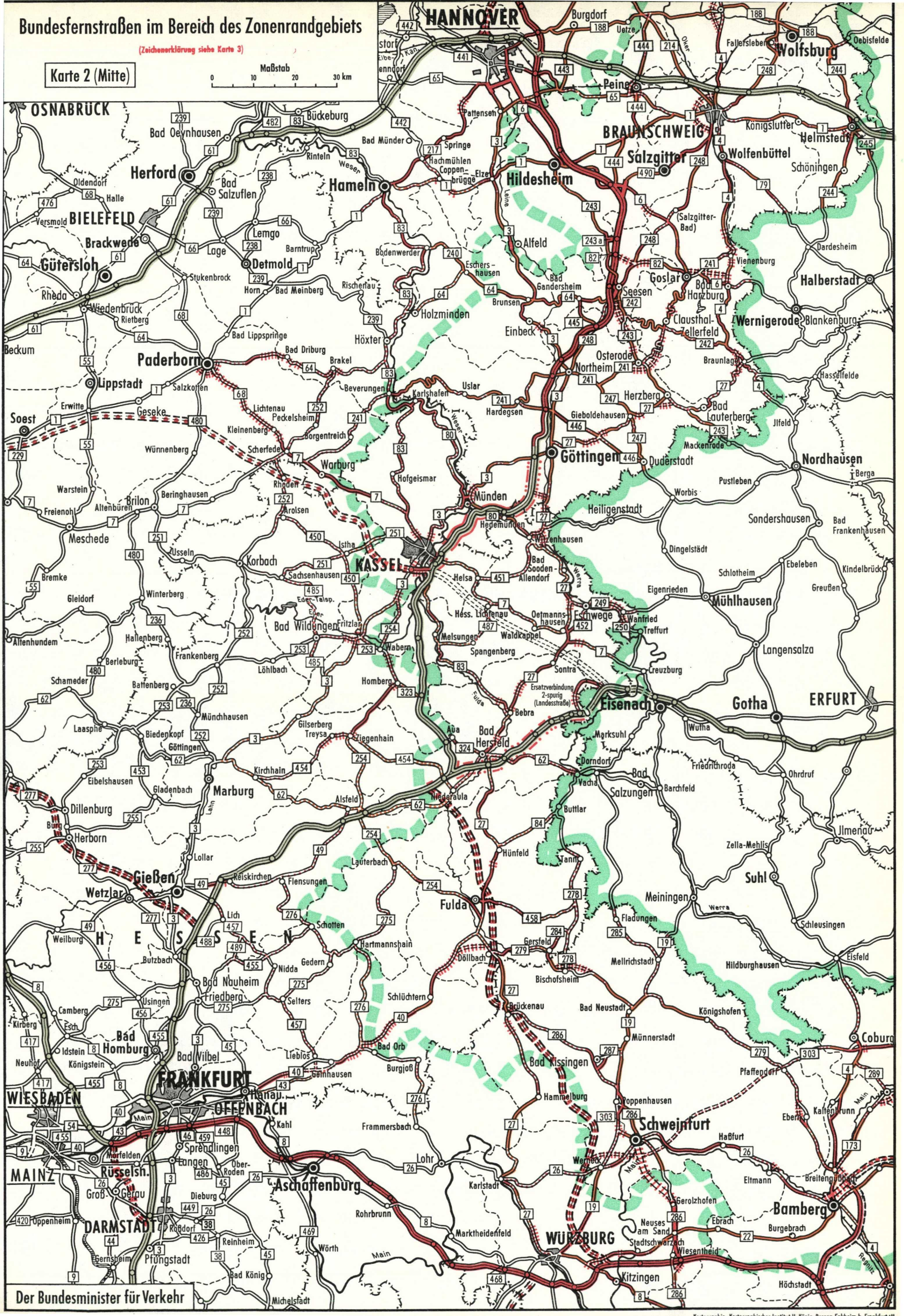


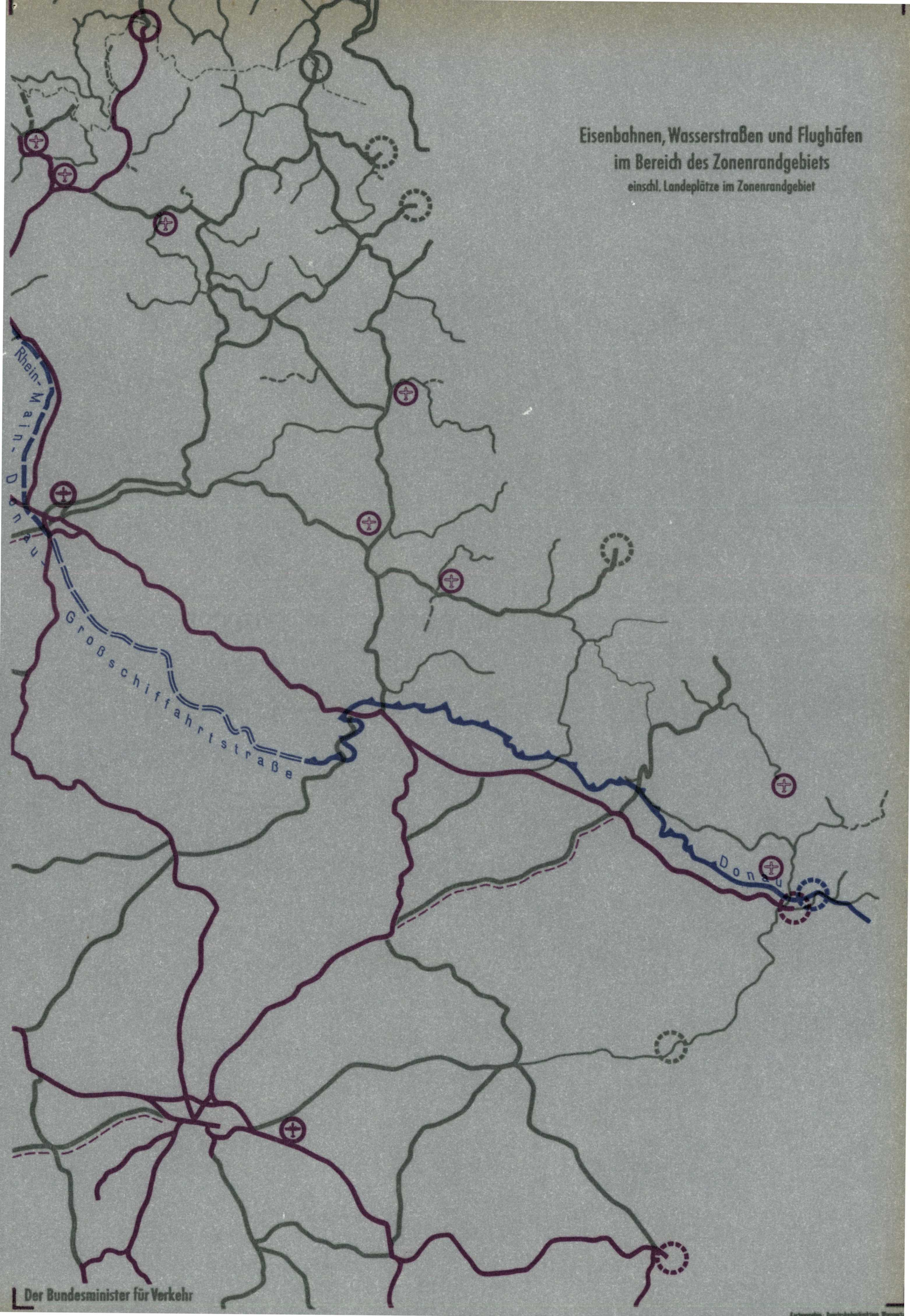
Das Zonenrandgebiet
im Netz
wichtiger Verkehrsverbindungen
DEUTSCHLAND
SOWJET-
ZONE
Berlin
BUNDES-
REPUBLIK
DEUTSCHLAND
DEUTSCHE OSTGEBIETE
(z. Z. unter fremder Verwaltung)
Grenze Deutschlands 1937
Demarkationslinie zur Sowjetzone
Oder-Neiße-Linie
Demarkationslinie in Ostpreußen
Maßstab
50 0 50 100 km
Karte 1
Karte 2
Karte 3
Vogelfluglinie
Flensburg
Kiel
Lübeck
Stralsund
Rostock
Stettin
Bremerhaven
Hamburg
Bremen
Hannover
Braunschweig
Berlin
Frankfurt/Oder
Magdeburg
Osnabrück
Münster
Dortmund
Duisburg
Essen
Düsseldorf
Köln
Aachen
BONN
Halle
Leipzig
Görlitz
Dresden
Kassel
NIEDER-
LANDE
Zeichen- und Farbenerklärung
Zonenrandgebiet
Autobahnen
in Betrieb
geplant, z. T. im Bau
Eisenbahnen
Wasserstraßen
schiffbare Flüsse
Kanäle
geplant z. T. im Bau
Flughäfen
Wiesbaden
Frankfurt
Mainz
Würzburg
Pilsen
Luxemburg
Trier
Saarbrücken
Mannheim
Heidelberg
Nürnberg
Karlsruhe
Stuttgart
Straßburg
FRANKREICH
Augsburg
Ulm
München
Freiburg
Salzburg
Lindau
Basel
Zürich
ÖSTERREICH
SCHWEIZ
Der Bundesminister für Verkehr
Kartographie: Kartographisches Institut H. König, Bergen-Enkheim b. Frankfurt/M.


Eisenbahnen, Wasserstraßen und Flughäfen
im Bereich des Zonenrandgebiets
einschl. Landeplätze im Zonenrandgebiet
Eider
Nord - Ostsee - Kanal
Trave
Elbe - Lübeck - K.
Oste
Elbe
Ilmenau
Elbe
Weser
Elbe - Seitenkanal
Aller
Leine
Mittel - land - kanal
Der Bundesminister für Verkehr


Bundesfernstraßen im Bereich des Zonenrandgebiets
(Zeichenerklärung siehe Karte 3)
Karte 1 (Nord)
Maßstab
0 10 20 30 km
Süderlügum
Klixbüll
Wallsbüll
Flensburg
Steinberg
Sande
Wanderup
Kappeln
Schlei
Bredstedt
Hattstedt
Treia
Schleswig
Husum
Eckernförde
Friedrichstadt
Gettorf
Garding
St. Peter-Ording
Tönning
Rehm
Erfde
Eider
Rendsburg
Achterwehr
SCHLESWIG
KIEL
Selenter See
Lütjenburg
Oldenburg
Puttgarden
Fehmarn
Burg
Heiligenhafen
Großenbrode
Heide
Hamdorf
Nord-Ostsee-Kanal
Preetz
Ascheberg
Plön
Kellersee
Plöner See
Eutin
Neustadt
Büsum
Albersdorf
Meldorf
Gokels
Hohenwestedt
Nortorf
Neumünster
Bornhöved
Pönitz
Schenefeld
Hochdonn
HOLSTEIN
Gnissau
Scharbeutz
Travemünde
Marne
Kellinghusen
Bad Bramstedt
Bad Schwartau
Wismar
Wilster
Itzehoe
Bad Segeberg
Brunsbüttelkoog
St. Margarethen
Lentföhrden
Kaltenkirchen
Reinfeld
LÜBECK
Schönberg
Grevesmühlen
Cuxhaven
Neuhaus
Oste
Glückstadt
Elmshorn
Bad Oldesloe
Trave
Niendorf
Otterndorf
Elbe
Quickborn
Bargteheide
Ratzeburger See
Ratzeburg
Gadebusch
Holßel
Uetersen
Pinneberg
Ahrensburg
Elbe-Lübeck-Kan.
Mölln
Schaal-See
Schwerin
Hechthausen
Langen
Stade
Wedel
BREMERHAVEN
Altona
HAMBURG
Bremervörde
Horneburg
Wentorf
Schwarzenbek
BERLIN
Lübesse
Blexen
Basdahl
Buxtehude
Geesthacht
Hagenow
Beverstedt
Harburg
Maschen
Boizenburg
Rodenkirchen
Hamme-Oste-K.
Winsen
Handorf
Lauenburg
Pritzier
Ludwigslust
Brake
Zeven
Lüneburg
Osterholz-Scharmbeck
Welle
Eldena
Hamme
Weser
Berne
Scheeßel
Dahlenburg
BREMEN
Oyten
Rotenburg
Amelinghausen
Dannenberg
Hemslingen
Hohenzethen
Brinkum
Elbe
Alvern
Munster
Uelzen
Lüchow
Vísselhövede
Soltau
Holdenstedt
Wildeshausen
Verden
Syke
Walsrode
Fallingbostel
Salzwedel
Bergen
Arendsee
Bassum
Aller
Twistringen
NIEDER-
Rethem
Sprakensehl
Eschede
Barnstorf
Sulingen
Schwarmstedt
SACHSEN
Kakerbeck
Rehden
Nienburg
Celle
Wagenfeld
Kirchdorf
Estorf
Leine
Brome
Ehra-Lessien
Gardelegen
Uchte
Stolzenau
Leese
Steinhuder Meer
Neustadt a. Rbg.
Gifhorn
Burgdorf
HANNOVER
Uetze
Oker
Wolfsburg
Oebisfelde
Rahden
Wunstorf
Fallersleben
Weser-Elbe-Kanal
Ems-Weser Kanal
Lübbecke
Minden
Lahde
Stadthagen
Bad Nenndorf
Peine
Haldensleben
Bückeburg
Pattensen
Bad Oeynhausen
Bad Münder
Springe
Hachmühlen
BRAUNSCHWEIG
Königslutter
Helmstedt
Wolfenbüttel
Der Bundesminister für Verkehr


Mittel-
land-
kanal
Weser
Fulda
Werra
Eisenbahnen, Wasserstraßen und Flughäfen
im Bereich des Zonenrandgebiets
einschl. Landeplätze im Zonenrandgebiet
Rhein- Main-
Donau-
Großschiffahrtstraße
Rhein
Main
Der Bundesminister für Verkehr


Bundesfernstraßen im Bereich des Zonenrandgebiets
(Zeichenerklärung siehe Karte 3)
Karte 2 (Mitte)
Maßstab
0 10 20 30 km
HANNOVER
OSNABRÜCK
Bückeburg
Bad Oeynhausen
Herford
Minden
Rinteln
Hameln
Bad Münder
Springe
Hildesheim
Peine
BRAUNSCHWEIG
Salzgitter
Wolfsburg
Wolfenbüttel
Helmstedt
Schöningen
Fallersleben
Oebisfelde
Königslutter
Burgdorf
Uetze
Bad Salzuflen
Oldendorf
Halle
Versmold
BIELEFELD
Brackwede
Gütersloh
Rheda
Wiedenbrück
Rietberg
Lemgo
Lage
Detmold
Barntrup
Horn
Bad Meinberg
Stukenbrock
Bad Lippspringe
Paderborn
Lippstadt
Beckum
Salzkotten
Erwitte
Geseke
Soest
Bad Driburg
Brakel
Höxter
Holzminden
Bodenwerder
Eschershausen
Alfeld
Bad Gandersheim
Brunsen
Einbeck
Seesen
Goslar
Bad Harzburg
Clausthal-Zellerfeld
Osterode
Northeim
Herzberg
Bad Lauterberg
Braunlage
Wernigerode
Blankenburg
Halberstadt
Dardesheim
Vienenburg
Hasselfelde
Ilfeld
Nordhausen
Berga
Duderstadt
Gieboldehausen
Göttingen
Uslar
Hardegsen
Beverungen
Karlshafen
Lichtenau
Peckelsheim
Borgentreich
Kleinenberg
Scherfede
Wünnenberg
Warburg
Rhoden
Arolsen
Hofgeismar
Münden
Hedemünden
Witzenhausen
Heiligenstadt
Worbis
Pustleben
Sondershausen
Bad Frankenhausen
Dingelstädt
Schlotheim
Ebeleben
Kindelbrück
Greußen
Mühlhausen
Eigenrieden
Warstein
Freienohl
Altenbüren
Brilon
Beringhausen
Meschede
Usseln
Korbach
KASSEL
Istha
Sachsenhausen
Bad Sooden-Allendorf
Helsa
Hess. Lichtenau
Eschwege
Wanfried
Treffurt
Oetmannshausen
Waldkappel
Melsungen
Spangenberg
Sontra
Langensalza
Creuzburg
Gotha
ERFURT
Eisenach
Bebra
Ersatzverbindung 2-spurig (Landesstraße)
Bremke
Gleidorf
Winterberg
Altenhundem
Hallenberg
Berleburg
Frankenberg
Bad Wildungen
Fritzlar
Wabern
Löhlbach
Homberg
Schameder
Battenberg
Münchhausen
Laasphe
Biedenkopf
Göttingen
Gilserberg
Treysa
Ziegenhain
Bad Hersfeld
Aua
Wutha
Marksuhl
Dorndorf
Vacha
Bad Salzungen
Barchfeld
Friedrichroda
Ohrdruf
Ilmenau
Eibelshausen
Gladenbach
Marburg
Kirchhain
Alsfeld
Niederaula
Buttlar
Dillenburg
Burg
Herborn
Lollar
Lauterbach
Hünfeld
Tann
Zella-Mehlis
Suhl
Gießen
Wetzlar
Reiskirchen
Flensungen
Fulda
Meiningen
Fladungen
Lich
Schotten
Schleusingen
Weilburg
H E S S E N
Butzbach
Hartmannshain
Gersfeld
Döllbach
Mellrichstadt
Eisfeld
Hildburghausen
Bad Nauheim
Nidda
Gedern
Bischofsheim
Friedberg
Selters
Schlüchtern
Usingen
Camberg
Kirberg
Esch
Brückenau
Bad Neustadt
Königshofen
Idstein
Bad Homburg
Neuhof
Königstein
Bad Vilbel
Lieblos
Bad Orb
Münnerstadt
Coburg
Burgjoß
Gelnhausen
Bad Kissingen
Pfaffendorf
FRANKFURT
WIESBADEN
Hanau
OFFENBACH
Main
Hammelburg
Poppenhausen
Ebern
Kaltenbrunn
Kahl
Frammersbach
Schweinfurt
Haßfurt
Mörfelden
Sprendlingen
Langen
Ober-Roden
Lohr
MAINZ
Rüsselsh.
Groß-Gerau
Aschaffenburg
Karlstadt
Werneck
Eltmann
Breitengüßbach
Dieburg
Gerolzhofen
Bamberg
Oppenheim
DARMSTADT
Roßdorf
Rohrbrunn
Marktheidenfeld
Ebrach
Neuses am Sand
Burgebrach
Reinheim
WÜRZBURG
Stadtschwarzach
Wiesentheid
Gernsheim
Pfungstadt
Wörth
Bad König
Kitzingen
Höchstadt
Michelstadt
Der Bundesminister für Verkehr


Eisenbahnen, Wasserstraßen und Flughäfen
im Bereich des Zonenrandgebiets
einschl. Landeplätze im Zonenrandgebiet
Rhein-Main-Donau-
Großschiffahrtstraße
Donau
Der Bundesminister für Verkehr

Bundesfernstraßen im Bereich des Zonenrandgebiets

Karte 3 (Süd)

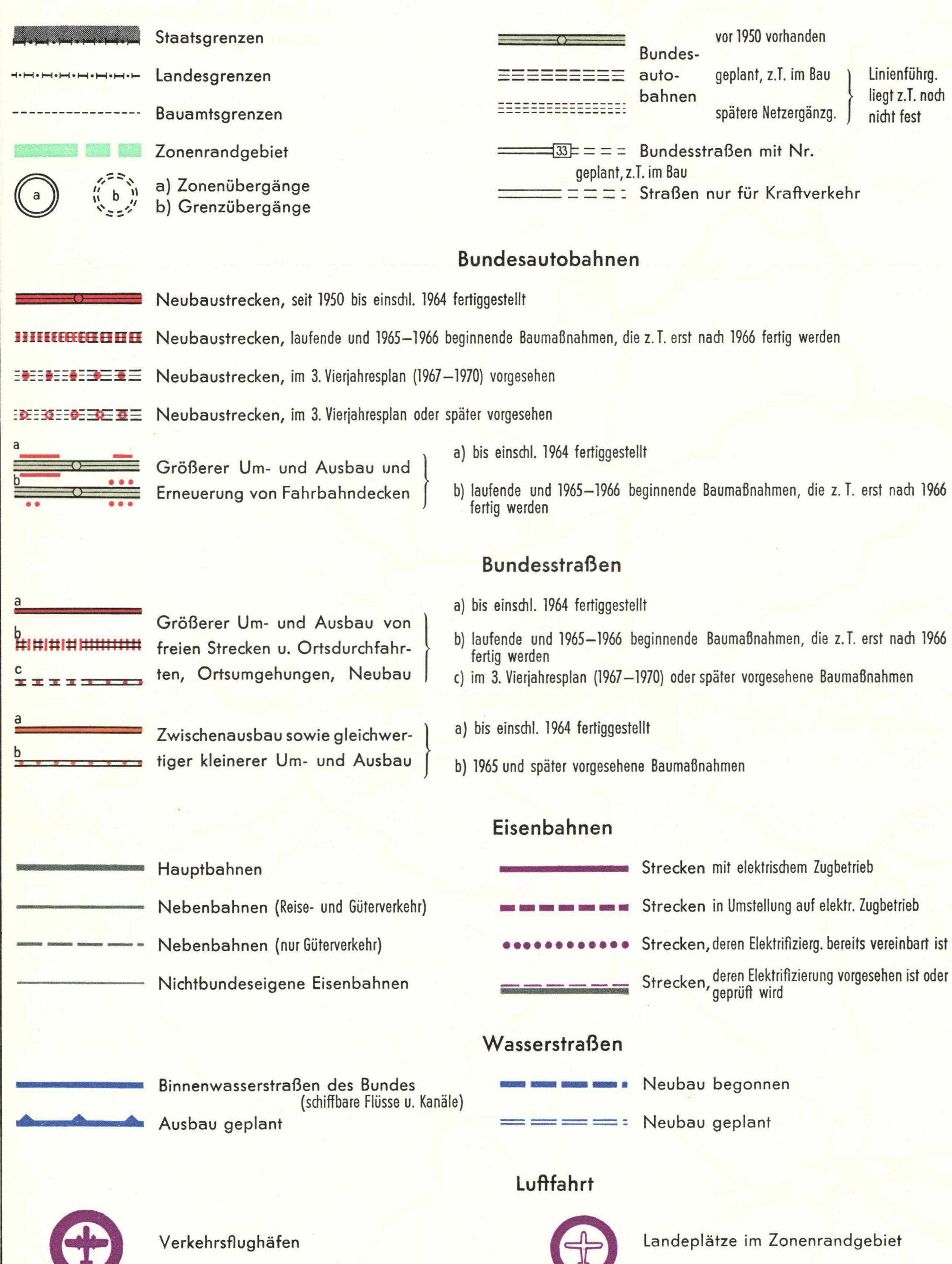
Maßstab 0 10 20 30 km

TSCHECHO-SLOWAKEI

BAYERN

ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr



Kartographie: Kartographisches Institut H. König, Bergen-Enkheim b. Frankfurt/M